

# Ольга Быстрицкая. Процесс пошел: как строят причал для терминала MV Cargo



Железный монстр с шумом погружается в воду. Повсюду разлетаются брызги и грязь. Палубу заливают. Пятнадцатикубовый ковш поднимает со дна землю и пересыпает на баржу. Раз за разом, пока она не будет заполнена и на смену не придет другая. 24 часа в сутки ведутся дноуглубительные работы в операционной акватории компании MV Cargo.

«У нас был рекорд – мы погрузили баржу за 22 минуты, – рассказывает директор «ТИС-Гидротехника» Олег Заступайло. – Это сделал немец Фолька. Он работал с нами на «Мебиус». Команда, которая занимается строительством причалом – это 65 человек, 90% из которых – бывшие сотрудники компании «Мебиус». Сам Олег ранее возглавлял «Мебиус Украина». «Это Вы всех привели?», – спрашиваю. Олег улыбается: «Они сами пришли».

Руководитель «ТИС-Гидротехника» – мужчина около 50 лет, сдержанный, точный и последовательный. Ему нельзя быть не точным – от него зависит судьба гидротехнических сооружений. Он построил все причалы для компании ТИС, теперь строит причал №25 для MV Cargo. На вопрос, почему выбрал эту профессию, говорит, что изначально, когда «Мебиус» только пришел в Украину в 2004 году, думал, что на годик-два... потом затянулось.

Строители хвалят дноуглубительную технику Liebherr. «В Украине такая только здесь, – хвастается главный инженер, – а в мире – всего штук десять». В свое время эта машина выкопала всю акваторию для ТИС. Объем ковша – 14,5 куб м, глубина копания – 19 м. «По проекту должны поднять 720 тыс. т, реально уже

сделано 650 тыс. т. В среднем достаем около 5 тыс. куб в сутки – это 11-12 барж. Поднятый грунт отвозим за 13,5 км от места дноуглубления на морской отвал. Если брать с нуля подобный экскаватор, он стоит 18 млн евро. Под него нужны шаланды, каждая из которых стоит около 2 млн евро. Плюс специалисты, оборудование... в общем, нужно вложиться где-то в 30 млн евро», – делится Олег Заступайло.

В среднем достается около 5 тыс. куб в сутки – это 11-12 барж. Поднятый грунт отвозят за 13,5 км от места дноуглубления на морской отвал.

Однако акватория – это только часть дела. Еще нужно углубить подходной канал, но это уже задача АМПУ. Соответствующая договоренность между госкомпанией и MV Cargo была достигнута еще до начала строительства.

Сейчас проходит тендер по отбору подрядчика. Согласно последним новостям, свои предложения подали пять дноуглубительных компаний.

Мы поднимаемся на катер, чтобы поближе с воды рассмотреть, как ведется строительство причала для компании MV Cargo. «Все в жилетах?», – спрашивает инженер. – Тогда отчаливаем».

Мне не совсем понятно, как будет расположен причал, поэтому прошу Олега подробнее разъяснить. Он снисходительно улыбается и достает из папки разноцветный план проекта, размером немного больше, чем А2. Бумага все время заворачивается на ветру, Олег раскладывает план на боковой корме и придавливает подручными средствами.

«Вот смотрите, – он проводит пальцем по береговой линии, – это соединение 24 и 25 причала. Сейчас мы строим 25 причал, но без 24-го он держаться не будет. Сопряжение с берегом – это самая сложная часть строительства, дальше – легче пойдет. Проектирование занималась немецкая компания Inros Lackner, которая проектировала и причалы №19,20,21,22 для ТИС. Потом под наши реалии этот проект адаптировала «Морбудпроект»».

Олег отвлекает меня от изучения проекта и говорит: «Вот смотрите, первые сваи уже забиты». Вспоминает, что это было волнительно. «У гидротехников есть такая традиция, – с увлечением рассказывает инженер, – когда забивают первую сваю – мы «сотку» к ней клеим. На счастье, так сказать. Вот вы же, когда дом закладываете, тоже бросаете монетки? (Смеется). Такая вот и у нас традиция. В хорошие дни мы забивали по пять-семь свай в день». «А сейчас, – спрашиваю, – что, плохие дни?». «Сейчас мы только начали, на первые дни планируем по три-четыре сваи, а дальше опять войдем в привычный ритм», – объясняет мой собеседник (по состоянию на 13 апреля строители успели поставить рекорд, забив 14 свай в сутки. – ЦТС).

Длина причала составит 385 м, глубина у причала – 15 м, в перспективе – 16 м. Причал сможет принимать суда дедвейтом 100 тыс. т.

Для того, чтобы построить причал, сначала строится котлован. Тип причала был выбран гравитационный, потому что эстакадный не выдержит необходимую нагрузку. Длина причала составит 385 м, глубина у причала – 15 м, в перспективе – 16 м. Причал сможет принимать суда дедвейтом 100 тыс. т.

Вся гидротехника, по словам Олега, будет готова к марту следующего года, железную конструкцию думают закончить в октябре-ноябре, плюс бетонные работы. На строительство причала уйдет 485 свай, длиной 20 и 38 м. Под сваи используют б/у газовые трубы. Шпунт закупают у компании «АрселорМиталл», бетон – у украинских производителей. Стоимость шпунта – 800-100 евро за тонну, бетона – 450 евро.

[Компания MV Cargo](#) осуществляет строительство в рамках контракта с одним из крупнейших зернотрейдеров мира – Cargill. Пропускная способность первой очереди терминала составит до 5 млн тонн, вторая очередь предусматривает увеличение мощности еще на 2-4 млн тонн.

Сам терминал будет расположен рядом с терминалом Allseeds.

Всего будет построено 14 силосов до 15 тыс. т каждый, а также склад для напольного хранения – 80 тыс. т. Груз на причал будет подаваться по конвейерной ленте.

### **Кто подрядчики, кто проектировщики строительства?**

Наземную часть терминала проектировала «Зерновая столица» – один из лидеров технических решений по зерновым проектам в Украине. У этой компании есть опыт работы с Glencore International, Бруклин-Киев и Louis Dreyfus.

Причал проектировала немецкая компания Inros Lackner. Это очень опытные подрядчики – они более 75 лет разрабатывают проекты сложных объектов. Мы с ними сотрудничаем уже 15 лет – они принимали участие в проектировании и строительстве причалов у терминалов «ТИС-Уголь» и «ТИС-Контейнерный терминал». Адаптацию проекта к украинским стандартам сделала компания «ГТ-Проект».

### **Кто осуществляет контроль за качеством строительства?**

У MV Cargo есть группа управления проектом. Это 15 инженеров, технических специалистов, аналитиков, экспертов по охране труда и экологии. Группа будет расширяться по мере роста объемов работы. За соответствием строительства проектной документации следят разработчики – как сказано выше, это «Зерновая столица» и «ГТ-Проект».

На площадку регулярно приезжают технические специалисты Cargill – следят за качеством строительства. Проект также контролируют МФК и ЕБРР – от их имени контроль производит международная инженерная консалтинговая компания Tebodin. Как раз сейчас компания готовит технический отчет о текущем статусе строительства.

### **Чье оборудование будете ставить на терминале?**

Мы работаем с поставщиками из США, Канады, Венгрии, Италии, Германии и с украинскими производителями. Закупать будем

только новое оборудование, соответствующее стандартам Cargill.

Cargill будет ключевым клиентом терминала, но мы будем работать и с другими компаниями.

**Какой грузопоток будет от Cargill? Какой планируют забрать с рынка?**

Cargill взял на себя обязательство переваливать 70% своего экспорта из Украины через новый терминал. Это зафиксировано в нашем договоре. По нашим подсчетам, это будет от 2,5 до 4 млн тонн зерновых в год. То есть, Cargill будет ключевым клиентом терминала, но мы будем работать и с другими компаниями.

**Как терминал будет привязан к существующей ж/д и авто инфраструктуре? Сколько вагонов и авто сможете разгружать в сутки?**

Железнодорожные вагоны будут подаваться через ж/д парк «Причальный» станции «Химическая» – это станция, которая обслуживает все терминалы ТИС. В «Причальном» парке будет возможность одновременно выгружать до 260 тонн зерна из ж/д вагонов. Суточная мощность по приему зерна с железной дороги составит 9000 т. Обслуживанием, подачей и уборкой вагонов будет заниматься «ТИС-Инфраструктура». Разгружать сможем 165 вагонов, то есть 9 тысяч тонн зерновых в сутки. И 450 грузовиков.

Разгружать сможем 165 вагонов, то есть 9 тысяч тонн зерновых в сутки. И 450 грузовиков.

Автомобили будут попадать на терминал с трассы Одесса-Южный. Тут уже строится стоянка для грузовиков, так что накопления очередей грузовиков вдоль дорог не будет. Чтобы движение было абсолютно безопасным, разрабатывается план оптимального передвижения автотранспорта по терминалу.

**Какая норма погрузки судов?**

Судопогрузчик у причала сможет обеспечить скорость погрузки в

2000 тонн в час. Судно типа PANAMAX сможет быть обработано примерно за 40 часов. Когда будет нужно – мы установим второй погрузчик, и ускорим погрузку вдвое.

**Какой объем хранения зерна и шрота? Какую оборачиваемость складов планируете?**

Суммарная мощность хранения – 290 тысяч тонн. У терминала будет 14 силосов по 15 тысяч тонн каждый, и плоский склад на 80 тыс. тонн. Позже, по мере расширения терминала, мы сможем достроить второй плоский склад мощностью еще 80 тыс. тонн. При полной загрузке терминала оборачиваемость складов составит 14 раз в год.

**Какие дополнительные сервисы планируете оказывать? (сушка/очистка грубая/очистка тонкая)**

Сушка и очистка будут – мощность для этого есть, 150 тонн в час. Мы рассчитывали, что около 50% грузов, которые приедут на машинах, будут требовать понижения влажности на 5%.

**Какие преимущества у терминала перед другими?**

Их много. Перечислю только основные: глубина 16 метров, практически уникальная для зерновых терминалов Украины, самое современное оборудование, стандарты Cargill, в том числе для операционной деятельности, прозрачная структура бизнеса, аудит компании Deloitte, терминал будет открыт для грузов других компаний – это редкость, обычно экспортеры не допускают на свои терминалы другие грузы, удаленность от населенных пунктов, что убирает проблему с пылением.

*Уже вбито 180 свай. Строительство продолжается.*

Источник: <http://cfts.org.ua>